

Деловую часть ежегодной «Транспортной недели 2013» открыло пленарное заседание «Контуров инвестиционной политики». На нем участники попытались понять, почему при огромном спросе на инвестиции и той работе, которую за последние годы провел Минтранс по совершенствованию законодательства, российская инфраструктура так и не пользуется популярностью ни у иностранных, ни у отечественных инвесторов.

Плацдарм или провал?

— инвестиции —

Основным инвестором в транспортную инфраструктуру в стране по-прежнему являются государство и госкомпании. Частные инвестиции заметны преимущественно в сфере развития портов и авиаобъектов.

В первый же день работы форума на нем были подписаны соглашения о создании комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик, о строительстве специализированного терминала (угольные грузы) морского порта Ванино в районе мыса Бурный, а также о строительстве морского угольного терминала в районе мыса Открытый в Приморском крае.

В то же время частные инвестиции особенно необходимы в железнодорожном и автодорожном секторах, а также на внутренних водных путях. Как заметил помощник президента РФ Игорь Левитин, новые соглашения мы подписали, но у нас есть трудности с железнодорожным проездом как на восток, так и на юг.

Напомним, ожидания от привлечения частных инвесторов именно в эти сектора у авторов программ развития высокие. К примеру, председатель правления госкомпании «Росавтодор» Сергей Кельбах говорит, что инвестиционная программа его компании в ближайшие десять лет составляет 1,4 трлн руб., при этом 28% от этой суммы (почти треть) должно быть внебюджетное финансирование. Но руководитель «Росавтодора» уверен, что сможет привлечь эти деньги, потому что в отрасли появился понятный механизм — дорожные фонды. В результате можно заключать долгосрочные договоры и интерес у инвесторов появился.



Инфраструктура морских портов пока самый заметный результат реализации государственно-частного партнерства на транспорте

Совершенно иная ситуация на железной дороге, где подобного механизма нет и даже принятая в этом году методика долгосрочного тарифа не заработала. Там чиновники и инвесторы еще только планируют взаимодействовать между собой.

Генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев говорит, что сейчас в Госдуме готовится к окончательному принятию новое законодательство по государственно-частному партнерству. Появится в нем такие элементы, как возможность брать в залог денежные потоки будущих периодов. Это фактически проектное финансирование, которое позволит обосо-

бить проекты железнодорожной инфраструктуры от РЖД и даст возможность работать с компанией.

Министр транспорта Максим Соколов признал, что ответственность за создание дееспособных инвестиционных инструментов лежит именно на государстве. Однако, с другой стороны, те проекты за государственный счет по созданию транспортных коридоров, которые будут реализованы, сработают как катализаторы для рынка.

«Практически все очереди Центральной кольцевой дороги, да и большинство участков трасы М-11, будут реализованы именно в формате государственно-частного партнерства», — говорит Максим Соколов. — Мы уже можем говорить и о том, что регионы активно включились в этот процесс. Помимо Санкт-Петербурга мы можем уверенно говорить о том, что один из та-

ких проектов будет реализован в Якутии, есть проекты в Новосибирске, в Татарстане, в Хабаровске, в Удмуртии запускается проект по строительству моста на принципах ГЧП.

По мнению председателя совета директоров InfraONE Альберта Егяняна, на российском рынке сейчас мало «летающих» проектов, которые готовы и подходят под наши условия. «Но на рынке существует мнение, связанное с тем, что в предыдущие годы фундаментально были заложены какие-то основы, позволяющие выпустить на рынок значительное количество таких проектов», — полагает Альберт Егянян. — Существующий рынок может проинвестировать значительное количество подобных строек.

Управляющий партнер инвестиционной компании Altera Capital Кирилл Андронов считает, что у нас немного частных инвестиций пото-

му, что из-за рисков и инфляционных ожиданий цена капитала составляет не менее 10% годовых. В результате к нам приходят только те, кого удовлетворяет доходность в 12–13%, а таких инвесторов немного. Хотя при улучшении экономической ситуации их число будет расти.

В целом за шесть следующих лет государство планирует инвестировать в транспорт 10 трлн руб. Это обеспечивает огромный рынок для частных инвестиций.

Однако мировая конъюнктура остается непредсказуемой и скорее имеет тенденцию к ухудшению. Вряд ли в этом случае инвесторы готовы будут снижать свои требования к качеству инвестиций. Тезис о том, что деньги есть, а качественных проектов нет, повторяется уже который год, но решить эту проблему так и не удается.

Сергей Плетнев

Поднялись со строкой в бюджете

— субсидии —

Правительство намерено продолжить финансирование проектов по поддержке авиаперевозок в регионах. На некоторых направлениях компаниям—участникам пилотных программ удалось добиться почти полной загрузки лайнеров. Теперь они предлагают государству взять на себя труд и по пропаганде успехов.

Оценка результата

Своими силами авиакомпания не спешили развивать региональную сеть, поскольку рейсы в большинстве своем оставались нерентабельными без господдержки. Сейчас в стране реализуется несколько программ софинансирования: субсидирование внутренних региональных перевозок в Приволжском федеральном округе (ПФО) на период 2013–2025 годов, субсидирование перевозок в четырех федеральных округах (Северо-Западном, Сибирском, Уральском и Дальневосточном) и программа прямого субсидирования региональных перевозок. Последняя действует только с июля. Она призвана поддерживать любые региональные рейсы и обеспечить формирование региональной маршрутной сети РФ. Правительство признало все программы удачными, поэтому их практика продолжится в 2014 году.

Как рассказал директор Центра стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) Антон Корень, в основе программы в ПФО соединение авиасообщением всех региональных центров в округа. Как прямыми рейсами, так и приме-

нием трансфертных и транзитных схем обслуживания с целью экономии бюджетных средств. Они выделяются на субсидирование выпадающих доходов авиаперевозчиков.

В ЦСР уверены, что начало реализации проекта можно считать успешным, так как на некоторых первых рейсах загрузка составляла 80%. Пассажиры оценили экономию во времени при сокращении поездки с восьми часов наземными видами транспорта до часа на самолете. Среднее время полета в рамках субсидируемой маршрутной сети в соответствии с расчетами ЦСР составляет около часа.

«Впервые в рамках программ субсидирования не применяются возрастные ограничения, а также ограничения по региону проживания пассажиров. Данный подход позволяет дать равные условия для передвижения всех граждан. Повышается экономическая активность населения, снижаются транспортные барьеры для скоростного перемещения», — считает Антон Корень.

По расчетам центра, при реализации программы и выходе ее на полную мощность пассажиры ПФО смогут сэкономить до 1,5 млн часов в пути в год. При разработке программы впервые за 25 лет ЦСР применил модели прогнозирования спроса на региональные авиаперевозки. В расчетах применялся анализ воздушного, междугородного железнодорожного и автобусного видов транспорта. Два последних остаются главными конкурентами авиакомпаний. И при отсутствии региональных маршрутов забрали существенную долю пассажиропотока.

Программа финансово сказалась не только на госбюджете. Аэропорты в ПФО предоставили скидки на сборы и услуги по наземному обслуживанию в размере от 40% до 100%.

В пресс-службе Минтранса уточнили, что исполнителем госпрограмм является Росавиация. Ведомство организует конкурсы по субсидированию региональных полетов, а также следит за их исполнением и выплачивает авиакомпаниям средства.

В рамках этих программ в 2013 году выделено 5,2 млрд руб. В 2014 году в бюджете 4,2 млрд руб. Субсидии будут выплачиваться ежемесячно, исходя из количества выполненных рейсов.

Уже открыто порядка 100 новых региональных маршрутов. По прогнозам ведомства, в 2013 году дополнительно будет перевезено порядка 500 тыс. пассажиров. Всего аэропорты страны за 2013 год обслуживают порядка 100 млн пассажиров (иностранцами и российскими авиакомпаниями).

Как ранее сообщил министр транспорта Максим Соколов, в дальнейшем господдержка должна осуществляться на основе механизма субсидирования выполненного авиакомпанией рейса как наиболее эффективно зарекомендовавшего себя.

По программе субсидий в ПФО организовано регулярное авиасообщение между 15 крупными городами, включающее 37 прямых рейсов. Основным перевозчиком стала авиакомпания «Ататасан» (оператор проекта), выигравшая в марте конкурс Росавиации.

c18

Причал для газа

— грузовая база —

Новый порт Сабетта за полярным кругом уже готов принять первые грузы для строительства объектов проекта «Ямал СПГ». Но участники рынка утверждают, что если к моменту полного окончания строительства к нему удастся провести железную дорогу, то у Сабетты будет гораздо больше перспектив. Потенциальная грузовая база у проекта уже есть.

Выгодный холод

Проект «Ямал СПГ», в рамках которого строится порт, осуществляется на основе государственно-частного партнерства.

«Государство строит подходный канал, создавая условия для развития портового бизнеса: возведения причальной инфраструктуры и соответствующих терминалов. В результате мы получаем мощнейший мультипликативный эффект: на частные инвестиции строится не только порт, но и завод по производству сжиженного природного газа (СПГ), а также аэропорт, причем не только аэровокзал, но и взлетно-посадочная полоса», — так оценил проект министр транспорта Максим Соколов.

Частным инвестором проекта выступает ОАО «Ямал СПГ». Объекты порта будут частично находиться в собственности государства, частично — в собственности инвестора. Причем к объектам инвестора относятся технологические причалы по перевалке сжиженного природного газа, газового конденсата и нефти, причалы накатных грузов, строительных грузов,

складские помещения, административно-хозяйственная зона, инженерные сети и коммуникации. В федеральной собственности будут находиться подходный канал операционной акваторией, морской канал протяженностью 50 км, системы управления движением судов и навигационного обеспечения, здания морских служб.

Вся стоимость строительства порта оценивается на уровне 75 млрд руб., из них государственный бюджет в 2012–2016 годах выделит 47 млрд руб.

- ОАО «Ямал СПГ» — газодобывающая компания, созданная для освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения (владеет лицензией на разработку), включая строительство завода по сжижению природного газа. 80% акций компании принадлежит ОАО НОВАТЭК, 20% у французской Total. Ведутся переговоры по продаже 20% акций ОАО НОВАТЭК китайской компании CNPC. Сделку уже одобрило правительство РФ, и ее планируется закрыть до 1 декабря.

С грузом вокруг света

Перевалка СПГ через новый морской порт начнется в 2017 году, а в 2019-м планируется выйти на проектную мощность 15–16 млн тонн.

«Если будет разведена ресурсная база и мы сумеем получить долю рынка, возможно увеличение мощности до 25–30 млн тонн в год», — заявил на форуме «Газ России» председатель совета директоров компании НОВАТЭК Александр Наталенко.

В теплую половину года в Арктике — с июля по ноябрь — НОВАТЭК, по данным Минтранса, плани-

рует поставку российского природного газа с полуострова Ямал в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Западной Европы и Южной Америки по восточному маршруту — через Берингов пролив, оставшиеся семь месяцев — по западному маршруту — через Атлантический океан. Объем контрактов на поставку сжиженного природного газа с проекта «Ямал СПГ» на текущий момент составляет уже 70% от планируемого объема производства, сообщил ранее финансовый директор НОВАТЭКа Марк Джетвей. В эти 70% входит соглашение с испанской газовой компанией Fenosa, заключенное в начале ноября, на поставку 2,5 млн тонн СПГ ежегодно и соглашение с CNPC на поставку не менее 3 млн тонн СПГ в год в течение не менее 15 лет.

Суровый подготовительный

Строится порт будет в два этапа. Заказчиком выступает ФГУП «Росморпорт». Пресс-секретарь предприятия Наталья Жихарева сообщила, что работы подготовительного периода завершились в текущем году. Это значит, порт уже готов принимать крупногабаритные грузы модулей завода СПГ. Строительство объектов основного этапа, которые обеспечат транспортировку и переливку продукции завода СПГ, начнется в 2014 году. На подготовительный период в результате проведенного тендера был выбран генеральный подрядчик — ОАО «Межрегионтрубопроводстрой» (МРТС), а двногубительные работы в акватории выполняет ОАО «УСК „Мост“».

c20



c19